



Brüsszel, 2016.10.25.
COM(2016) 677 final

2016/0332 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

az elektromos járművek töltőállomásain használt villamos energia kapcsán csökkentett adómérték alkalmazásának Hollandia számára történő engedélyezéséről

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az energiatermékek és a villamos energia európai uniós adóztatását a 2003/96/EK tanácsi irányelv¹ (a továbbiakban: az energiaadó-irányelv vagy az irányelv) szabályozza.

Az irányelv 19. cikkének (1) bekezdése értelmében az 5., a 15. és a 17. cikkben meghatározott rendelkezéseken felül a Tanács a Bizottság javaslatára és egyhangúlag eljárva meghatározott politikai megfontolásokból bármely tagállam számára engedélyezheti az adómértékeket érintő további mentességek vagy kedvezmények bevezetését.

Az irányelv 15. cikke (1) bekezdésének e) pontja értelmében a tagállamok adómentességet vagy adókedvezményt alkalmazhatnak az áruk és személyek vasúton, metróon, villamoson és trolibuszon történő szállításához felhasznált villamos energiára. Nincs azonban rendelkezés a trolibuszoktól eltérő elektromos járművekkel végzett szállításban használt villamos energia adókedvezményéről.

E javaslat célja lehetővé tenni Hollandia számára, hogy csökkentett adómértéket alkalmazzon az elektromos járművek töltőállomásain használt villamos energiára. Az adókedvezmény célja ösztönözni a tisztább közlekedési módok használatát, csökkenteni a helyi légszennyezést és visszaszorítani a közlekedés szén-dioxid-kibocsátását.

A kérelem és annak háttere

2016. március 29-én kelt levelükben a holland hatóságok az irányelv 19. cikkének megfelelően arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy 49,96 EUR/MWh csökkentett adómértéket kívánnak alkalmazni az elektromos járművek töltőállomásain biztosított villamos energiára állomásonként évi 10 MWh fogyasztás erejéig. 10–50 MWh éves fogyasztás esetén 49,96 EUR, 50 és 10 000 MWh közötti éves fogyasztás esetén 13,31 EUR, az évi 10 000 MWh-t meghaladó fogyasztásra pedig 0,53 EUR/MWh adót vetnének ki. Az üzleti célú felhasználás esetén érvényes adómérték alá nem tartozó töltőállomásokon az évi 10 000 MWh fölötti fogyasztást 1,07 EUR/MWh adó terhelné. Az összesített adómérték meghaladná a 2003/96/EK irányelvben a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott minimális adómértéket. Az elektromos járművek feltöltésére használt villamos energiát az első 10 MWh esetében jelenleg 100,70 EUR/MWh mértékű nemzeti adó terheli, ekkora fogyasztásnál ugyanis ez az üzleti és nem üzleti célra felhasznált villamos energiára alkalmazandó nemzeti adómérték.² Hollandia a villamos energiára a fogyasztás szerint differenciált nemzeti adómértéket alkalmaz³ a 2003/96/EK irányelv 5. cikkével összhangban.

Hollandia 2016. április 6-án, június 20-án és augusztus 18-án kiegészítő információkkal szolgált.

A csökkentett adómértéket Hollandia az elektromos járművek nyilvános és magán töltőállomásain elektromos járművek feltöltésére használt villamos energiára szeretné

¹ A Tanács 2003. október 27-i 2003/96/EK irányelve az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről (HL L 283., 2003.10.31., 51. o.).

² A villamos energiára 2016. januárjában alkalmazandó adómértékek (lásd: http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm)

³ Hollandia a 2003/96/EK irányelv 5. cikkével összhangban a fogyasztás mértéke alapján differenciált nemzeti adómértéket alkalmaz a villamos energiára. A 2016. júliusi adatok szerint a nemzeti adómérték a következőképpen alakul: évi 0–10 MWh villamosenergia-fogyasztás esetén 100,70 EUR, 10–50 MWh között 49,96 EUR, 50–10 000 MWh között 13,31 EUR. A 10 000 MWh feletti fogyasztásra üzleti célú felhasználás esetén 0,53 EUR, nem üzleti célú felhasználás esetén 1,07 EUR adó hárul.

alkalmazni. Egy töltőállomás állhat egy vagy több olyan töltőpontból, amely egyszerre egy jármű töltésére képes. A töltőállomások üzemeltetőinek, valamint a csökkentett adómérték alkalmazására feljogosított magánszemélyeknek és vállalkozásoknak nyilatkozatot kell tenniük az áramszolgáltató felé arról, hogy a hálózati csatlakozást kizárólag elektromos járművek töltésére szánják. A holland kérelem kizárja azokat a töltőállomásokat, ahol a feltöltés az akkumulátor cseréje révén valósul meg, vagyis ezek esetében nem alkalmazható a csökkentett adómérték.

Az összesített adómérték az évente az első 10 MWh fogyasztásra alkalmazandó kedvezmény mellett is bőven meghaladná a 2003/96/EK tanácsi irányelv I. mellékletének C. táblázatában előírt minimum adómértéket.

A holland hatóságok tájékoztatása szerint ahhoz, hogy egy töltőállomás üzemeltetője alkalmazhassa a csökkentett adómértéket a töltőállomásán biztosított villamos energiára, kötelező nyilatkozatot tennie az áramszolgáltató felé arról, hogy melyik hálózati csatlakozásait használja kizárólag elektromos járművek feltöltésére. Az intézkedés keretében az áramszolgáltató kizárólag a megadott hálózati csatlakozásokon keresztül szolgáltatott villamos energiára alkalmazhatja a csökkentett adómértéket. A töltőállomás üzemeltetője köteles ezenfelül tájékoztatni az áramszolgáltatót arról, ha vállalkozása nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül, vagyis pénzügyi problémái vannak, és jogosult állami támogatás igénybevételére a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló iránymutatás (2014/C 249/01) értelmében. Ebben az esetben ugyanis nem alkalmazhatja a villamos energiára vonatkozó csökkentett adómértéket.

A villamos energiára vonatkozó differenciált adómérték alkalmazásából eredő megtakarítás a fogyasztott megawattórák számának függvénye. Az ágazattól származó adatok alapján Hollandia úgy becsülte, hogy töltőállomásonként átlagosan 1,8 MWh az éves fogyasztás. Ez esetben 2016-ban a maximális megtakarítás töltőállomásonként 101 EUR az egész évre. A viszonylagos előny nő, ha az energia általános adókulcsa emelkedik.

2016-ban az elméletileg lehetséges legnagyobb kedvezményt akkor vennék igénybe, ha több mint 50 MWh villamos energia fogyna egy töltőállomáson, de ezt a valóságban nehéz elérni.

Napjainkban tíz töltőállomás-üzemeltető van Hollandiában.

Az intézkedés megkülönböztetés nélkül vonatkozik minden uniós üzemeltetőre. A töltőállomás üzemeltetőjének származási országa nem tényező az intézkedés igénybevétele szempontjából. Egy töltőállomással rendelkező közlekedési vállalkozás vagy háztartás is élhet az intézkedéssel, ha eleget tesz a fenti feltételeknek.

Jelenleg a nyilvános töltőállomások üzemeltetésére nincs gazdasági ösztönzés. Ez hátráltatja a nyilvános elektromos töltőállomások kiépítését és az elektromos járművek használatát. Az intézkedés célja a nyilvános elektromos töltőállomások üzleti életképességének javítása, és ennek révén az elektromos járművek használatának ösztönzése, valamint a környezet minőségének javítása. A nyilvánosan hozzáférhető feltöltési infrastruktúra elengedhetetlen a belső égésű, jórészt fosszilis tüzelőanyagokkal működő motorral ellátott járművekről az elektromos meghajtású járművekre való áttéréshez. Fejlett infrastruktúra kell ahhoz, hogy az elektromos járművek valódi alternatívát jelentsenek a hagyományos közúti közlekedési módokhoz képest. Ennek jelentősége az elektromos meghajtású járművekre való áttéréssel járó környezeti előnyökben rejlik. Az elektromos járművek kevesebb szén-dioxidot és helyi légszennyező anyagot (port és nitrogénoxidot) bocsátanak ki⁴, mint a fosszilis tüzelőanyagot

⁴ Lásd a villamos akkumulátorral hajtott járművek európai szövetsége tanulmányát az ilyen járművek energiafogyasztásáról, szén-dioxid-kibocsátásáról és más jellemzőiről:

égető járművek. A holland hatóságok szerint a szén felhasználásával termelt villamos energia részaránya 29 %-ról 26 %-ra fog csökkenni 2014 és 2020 között, míg a megújuló forrásokból előállított villamos energia részaránya 11 %-ról 35 %-ra nő.

A töltőállomás üzemeltetője megteheti, hogy az intézkedésből származó előnyt (vagy annak egy részét) átadja ügyfeleinek a töltés díjának csökkentése révén. Ez esetben az elektromos járművek tulajdonosai számára olcsóbbá válna az ilyen jármű üzemeltetése. Ez ösztönözheti a fogyasztókat arra, hogy új autó vásárlásakor a fosszilis tüzelőanyagot égető jármű helyett elektromos járművet vásároljanak. Az alacsonyabb feltöltési költség emellett a hálózatról tölthető hibrid járművek tulajdonosait is ösztönözheti a fosszilis tüzelőanyag helyett az elektromos energia használatára.

A holland hatóságoknak az intézkedés alkalmazási időszakával kapcsolatos érvelése

Az eltérés alkalmazási időszakának elvileg elég hosszúnak kell lennie ahhoz, hogy jogbiztonságot nyújtson az áramszolgáltatók, a magánszemélyek és a vállalkozások részére. Hollandia négy éves időszakra kérte az eltérést a lehetséges maximum hat év helyett. Ilyen körülmények között indokoltnak tűnik lehetővé tenni az eltérést a Hollandia által kért és az irányelv értelmében lehetséges négy éves időtartamra.

Az intézkedés vizsgálata a 2003/96/EK irányelv 19. cikke alapján

Konkrét szakpolitikai megfontolások

Az irányelv 19. cikke (1) bekezdésének első albekezdése a következőképp rendelkezik:

„Az előző cikkekben, különösen az 5., 15. és 17. cikkben meghatározott rendelkezéseken felül a Tanács meghatározott politikai megfontolásokból egyhangúlag, a Bizottság javaslatára eljárva bármely tagállam számára engedélyezheti további mentességek vagy kedvezmények bevezetését.”

A holland hatóságok szerint a szóban forgó nemzeti intézkedés megfelel e kitételnek. A holland hatóságok célja csökkenteni a járművek üvegházhatást okozó és légszennyező kibocsátásait, így támogatva az uniós éghajlatváltozási célokat, nevezetesen a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését és a közlekedés végső energiafogyasztásában a megújuló energiák részarányának növelését. Az elektromos járművek által használt elektromos áram adómértékének csökkentése vélhetően újabb ösztönzést jelent a tisztább energiák használatára és a környezet kíméletére.

• A javaslatnak a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel való összhangja

Az irányelv 19. cikke (1) bekezdésének harmadik albekezdése értelmében a javaslat vizsgálatkor figyelembe kell venni többek között a belső piac megfelelő működését, a tisztességes verseny biztosításának szükségességét és az Unió egészségügyi, környezetvédelmi, energiaügyi és közlekedési politikáit.

Az intézkedés az itt ismertetett formában nem fog akadályokat okozni az EU belső piacán. Az intézkedés megkülönböztetés nélkül vonatkozik minden uniós üzemeltetőre. A töltőállomás üzemeltetőjének származási országa nem tényező az intézkedés alkalmazása szempontjából. Az eltérés nem veszélyeztetné a belső piac működését, és nem volna ellentétes az EU szakpolitikáival, különösen energiaügyi, éghajlatpolitikai és környezetvédelmi céljaival.

(http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/consultations/doc/2009_03_27_future_of_transport/20090408_eabev_%28scientific_study%29.pdf). Hollandiában a teljes áramfogyasztásnak hozzávetőleg 10%-a származik megújuló forrásokból – lásd a holland hatóságok által a 2009/28/EK irányelv alapján készített, 2015. évi eredményjelentést a megújuló forrásokból származó energiáról (2013–2014).

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az intézkedés végrehajtása hozzájárul a közlekedésből származó kibocsátások csökkentéséhez és támogatja az EU hosszú távú éghajlatpolitikai céljait, nevezetesen a CO₂-kibocsátások csökkentését. A holland hatóságok által rendelkezésre bocsátott becslések szerint az energiamix 35%-a fog megújuló forrásból származni 2020-ban, és ez az arány 2030-ra eléri a 41%-ot. Hollandia szerint a nyilvános feltöltési infrastruktúrán keresztül igénybe vett elektromos áram csaknem teljes mértékben megújuló forrásokból származik. Egy Hollandiában végzett tanulmány⁵ szerint ezáltal 70%-os csökkenés érhető el a CO₂-kibocsátásban, ami teljes mértékben összhangban van a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról szóló 2009/28/EK irányelvvel.

Emellett a javaslat teljes mértékben összhangban áll az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvvel⁶ is. Az irányelv megköveteli a tagállamoktól, hogy dolgozzanak ki az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és az azokhoz kapcsolódó infrastruktúrára vonatkozó nemzeti szakpolitikai kereteket, különösen a városi és elővárosi vagy egyéb sűrűn lakott területeken. Az irányelv értelmében a tagállamoknak gondoskodniuk kell megfelelő számú nyilvános töltőállomás létesítéséről 2020 végéig.

Az elektromos járművek használatának elterjedése az üvegházhatást okozó kibocsátások csökkentése mellett a levegő minőségét is számottevően javítani fogja. A városi szennyezési gócpontok jelentik az egyik legnagyobb kihívást a légszennyezés, különösen a nitrogén-dioxidra vonatkozó határértékek túllépése szempontjából, amihez a közlekedésből származó kibocsátások nagymértékben hozzájárulnak.

A holland hatóságok elismerik, hogy az intézkedés a töltőállomásokon az elektromos járműveknek elektromos áramot szolgáltató hálózatüzemeltetők javára nyújtott állami támogatásnak minősül, amely a 651/2014/EU bizottsági rendelet⁷ 44. cikke értelmében a csoportmentesség hatálya alá tartozó támogatásnak tekintendő.

Amennyiben az intézkedés megfelel az általános csoportmentességi rendelet (vagyis a 651/2014/EU rendelet) 44. cikkében foglalt feltételeknek, valamint a rendeletben szereplő általános követelményeknek, annak hatálya alá tartozik, és mentesül az előzetes bejelentési kötelezettség alól.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A 2003/96/EK tanácsi irányelv 19. cikke.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az EUMSZ 113. cikke szerinti közvetett adózás önmagában nem tartozik az EU-nak az EUMSZ 3. cikke szerinti kizárólagos hatáskörébe.

Azonban a 2003/96/EK irányelv 19. cikke értelmében a Tanács kizárólagos hatáskörrel rendelkezik arra, hogy másodlagos jogforrásban a tagállamok számára az említett

⁵ TNO 'Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen', (2015. április 7.), 11 – 15. o.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2014. október 22-i 2014/94/EU irányelve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1–20. o.).

⁷ A Bizottság 651/2014/EU rendelete a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetőségéről (HL L 187., 2014.6.26., 1–78. o.).

rendelkezésnek megfelelő további mentességeket vagy kedvezményeket engedélyezzen. A tagállamok ennél fogva nem vehetik át a Tanács szerepkörét. A szubszidiaritás elve ebből adódóan nem alkalmazandó e végrehajtási határozat esetében. Mindenesetre mivel ebben az esetben nem jogalkotási aktus tervezetéről van szó, az aktust nem kell továbbítani a Szerződésekhez csatolt (2.) jegyzőkönyvben előírtak szerint a nemzeti parlamenteknek, hogy azok megvizsgálják a szubszidiaritás elvének való megfelelést.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Arányosság**

A javaslat megfelel az arányosság elvének. Az adócsökkentés nem lépi túl a kérdéses célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Javasolt aktus: tanácsi végrehajtási határozat.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Ehhez az intézkedéshez nem szükséges a hatályban lévő jogszabályok értékelése.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A javaslat alapját a Hollandia által benyújtott kérelem képezi, és a javaslat csak ezt a tagállamot érinti.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Külső szakértők bevonására nem volt szükség.

- **Hatásvizsgálat**

E javaslat egy tagállam számára saját kérése alapján biztosított egyedi engedélyre vonatkozik, és nem tesz szükségessé hatásvizsgálatot. Az árakra gyakorolt hatás korlátozott, az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt hatás pedig kedvező, mivel az intézkedés célja a fosszilis tüzelőanyagok használatának visszaszorítása és a közlekedésben a tiszta energiák használatának előmozdítása.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Az intézkedés nem szolgálja az egyszerűsítést. A Hollandia által benyújtott kérelem alapul, és csak ezt a tagállamot érinti.

- **Alapvető jogok**

Az intézkedés nem befolyásolja az alapvető jogokat.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Az intézkedés nem von maga után pénzügyi és igazgatási költségeket az EU-ra nézve. A javaslatnak tehát nincsenek az EU költségvetését érintő vonzatai.

5. EGYÉB ELEMEK

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

1. cikk – Hollandia engedélyt kap arra, hogy csökkentett adómértéket alkalmazzon négy éven át az elektromos járművek töltőállomásain az elektromos járműveknek szolgáltatott villamos energia kapcsán.

A csökkentett adómérték semmilyen körülmények között nem lehet alacsonyabb a 2003/96/EK irányelvben megállapított uniós minimumnál, és egyformán vonatkozik a magán- és az üzleti tulajdonban lévő járművek által használt villamos energiára.

Az e határozattal engedélyezett nemzeti intézkedés Hollandia azon szakpolitikája keretébe illeszkedik, melynek célja a CO₂-kibocsátások csökkentése, a levegőminőség javítása, a közlekedésben a megújuló energiaforrások arányának növelése és az uniós éghajlatpolitikai célok támogatása. Az intézkedés ösztönzi a fogyasztókat arra, hogy a közlekedéshez tisztább energiát vegyenek igénybe.

2. cikk – Ez a cikk tartalmazza az elektromos járművek meghatározását, ami a 2003/96/EK irányelvben nem szerepel, és összhangban van a meglévő uniós joggal. A meghatározás egyértelművé teszi az intézkedés alkalmazásának körét.

3. cikk – A kért engedélyt 2017. január 1-jével kezdődő négy éves időtartamra megadja Hollandia kérésének megfelelően.

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

az elektromos járművek töltőállomásain használt villamos energia kapcsán csökkentett adómérték alkalmazásának Hollandia számára történő engedélyezéséről

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelvre⁸ és különösen annak 19. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) 2016. március 29-én Hollandia a 2003/96/EK irányelv 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően engedélyt kért arra, hogy az elektromos járműveknek szolgáltatott villamos energia kapcsán csökkentett adómértéket alkalmazzon. A Bizottság kérésére Hollandia kiegészítő információkat nyújtott be 2016. április 6-án, június 20-án és augusztus 18-án.
- (2) A csökkentett adómérték rendeltetése az elektromos járművek meghajtásához igénybe vett villamos energia árának csökkentése révén ösztönözni az ilyen járművek használatát.
- (3) Az elektromos járművek használata során nem keletkeznek olyan légszennyező kibocsátások, mint a benzin, a dízelolaj vagy az egyéb fosszilis tüzelők égetésekor, így az hozzájárul a városok levegőminőségének javításához. Az elektromos járművek használata azáltal is csökkenti a szén-dioxid-kibocsátást, ha a felhasznált áramot megújuló energiaforrásokból állítják elő. Ennélfogva ez az intézkedés várhatóan hozzájárul az Unió környezetvédelmi, egészségügyi és éghajlat-politikai célkitűzéseéhez.
- (4) Hollandia kifejezetten kérte, hogy a csökkentett adómértéket mind az üzleti, mind a nem üzleti célú használatra szánt elektromos járműveknek szolgáltatott villamos energia kapcsán alkalmazhassa, olyan töltőállomásokon is, amelyek nem nyilvánosak.
- (5) A kéreásban az is szerepel, hogy a villamos energia csökkentett adómértéke csak azokon a töltőállomásokon lehessen igénybe vehető, ahol közvetlenül töltik fel az elektromos járműveket, kizárva ezzel az olyan villamos energiát, amelyet az akkumulátorok cseréje révén szolgáltatnak.
- (6) A csökkentett adómérték alkalmazása a töltőállomásokon az elektromos járművek részére szolgáltatott villamos energia kapcsán javítja a nyilvános töltőállomások gazdasági életképességét Hollandiában, ezáltal vonzóbbá teszi az elektromos járművek használatát és hozzájárul a levegő minőségének javításához.

⁸ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

- (7) Figyelemmel az elektromos járművek egyelőre korlátozott számára, valamint arra, hogy a töltőállomásokon az elektromos járművek részére szolgáltatott villamos energia adómértéke meg fogja haladni a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében az üzleti felhasználás kapcsán előírt minimum szintet, az intézkedés fennállása idején vélhetően nem vezet a verseny torzulásához, és nem fogja hátrányosan befolyásolni a belső piac egészséges működését.
- (8) A nem üzleti célú töltőállomásokon az elektromos járművek részére szolgáltatott villamos energia adómértéke jóval meg fogja haladni a nem üzleti felhasználás kapcsán a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében előírt minimum szintet.
- (9) A 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban a 19. cikk (1) bekezdése szerinti engedélyek korlátozott időre szólhatnak. Hollandia négy éves időtartamra kérte az engedélyt, hogy annak időszaka kellően hosszú legyen a gazdasági szereplőknek a szükséges beruházások megtételére való ösztönzéséhez. Ez a határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós előírások alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Hollandia engedélyt kap arra, hogy a töltőállomásokon az elektromos járművek részére közvetlenül szolgáltatott villamos energia kapcsán csökkentet adómértéket alkalmazzon – kizárva ez alól az elektromos járművek akkumulátorait cserélő töltőállomásokat –, amennyiben a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében előírt minimum adómértéket tiszteletben tartja.

2. cikk

E határozat céljaira az elektromos járműnek a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁹ 2. cikkében szereplő meghatározása alkalmazandó.

3. cikk

Ez a határozat 2017. január 1-jétől 2020. december 31-ig alkalmazandó.

4. cikk

Ennek a határozatnak a Holland Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2014. október 22-i 2014/94/EU irányelve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).